

LOK SABHA DEBATES

1

LOK SABHA

Tuesday, June 28, 1977/Asadha 7, 1899
(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[Mr. SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

*मूल साहित्यगर्ज लूप लाइन (पूर्व रेलवे) को डुहरी लाइन में बंधना जाना

* 224. श्री जनकम्बी प्रसाद बाबब : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे में मूल साहित्य गज लूप लाइन पर अनेक शीघ्रगामी और लम्बी यात्रा वाली रेल गाड़ियां चालू की गई हैं;

(ख) क्या इस लूप लाइन पर आगामी विकास कार्य को ध्यान में रखते हुए इस लूप लाइन को डुहरी लाइन में परिवर्तित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हाँ, तो उक्त कार्य कब तक किए जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्री (श्री. मधु बंडवले) : (क) जी हाँ ।

(ख) जी नहीं, लेकिन एक मार्ग पर यात्रायात्र की संभावनाओं का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण का प्रयत्न चल रहा है ।

(ग) ज्ञान नहीं-उत्तर

2

श्री जनकम्बी प्रसाद बाबब : आसानी 15 वर्ष के विकास को देखते हुए जो मेल लाइन है, उसके माइन्स लाइन बनने की संभावना के कारण क्या इसको दोहरी लाइन बनाने का सरकार विचार कर रही है ?

श्री. मधु बंडवले : जैसा मैंने अपने उत्तर में बताया है, यातायात का सर्वेक्षण करने का इन्तजाम किया गया है । सर्वेक्षण की रिपोर्ट आने के बाद पता लग जायेगा कि लाइन दोहरी बनाने की प्रावश्यकता है या नहीं । फिर इस बारे में सोचा जा सकता है ।

जहां तक साहित्यगर्ज लूप लाइन का सवाल है, वहां आज तक काफी ट्रेन्स का इन्तजाम किया गया है । मैं सदन को यह बताना चाहता हूँ कि मूल-जमालपुर रूट पर 11 जोड़े हैं, जमालपुर-भामलपुर रूट पर 10 जोड़े हैं, भामलपुर-साहित्यगर्ज रूट पर 9 जोड़े हैं, साहित्यगर्ज-बरहरवा रूट पर 9 जोड़े हैं और बरहरवा-सैबिया रूट पर 11 जोड़े हैं और सैबिया-खाना-दुरदान रूट पर 8 जोड़े हैं । आज तक 7 हमारा अनुभव यह है कि उन जोड़ों की बजाय नई ट्रेने भी शुरू की गई हैं, जो 5 नई ट्रेनें हैं, उनकी ज्यादा ज कारी देने की जरूरत नहीं है, माननीय सदस्य जानते हैं ।

आज तक हमारी रिपोर्ट यह है कि जो उपलब्ध लाइन क्षमता है, उसका भी पूरा इस्तेमाल नहीं हो रहा है लेकिन फिर भी यात्रायात्र सर्वेक्षण जो हो रहा है, उसकी रिपोर्ट आने पर निश्चित फैसला करेंगे ।

श्री जनकम्बी प्रसाद बाबब : सोड़े का विचार को धीक किया गया है, लेकिन सिर्फ

जमालपुर वर्कशाप है जहाँ से तीन दिशाओं को 3 गाड़िया चलती हैं। फिर उन गाड़ियों के चलते कई गाड़िया डिटेन होती हैं। अभी हमेशा इस बात का दुखड़ा रहा है कि जो गीकरसाही है वह हमेशा एक लाइन, सिंगल लाइन के पल में ग्ही है। बरहरवा तक डबल लाइन बन चुकी है, बरहरवा से क्यूल तक सेप्टी करने के लिए उस्ता जबाब दिया, कि जितनी ऐसी गाड़िया हैं, डिटेन नहीं होती हैं। येरा श्वकितकत अनुभव है कि एक लाइन होने के कारण, इतनी अधिक गाड़िया चलने के कारण हमेशा गाड़ियों में काफी विलम्ब होता है। इसमें मालगाड़ियों में निश्चित रूप से विककत पडती है।

प्र० मधु शंभते . यह नीकरसाही का बाल नहीं है, झाकडो का सवाल है। मेरे पास यह झाकडे है कि वहा पर चार्टर्ड लाइन कैपेसिटी कितनी है और उसका यूटिलाइजेशन कितना किया गया है। मैं सिर्फ 3 झाकडे आपके सामने रखता हूँ। क्यूल-जमालपुर में चार्टर्ड लाइन कैपेसिटी 20 है और वहा पर यूटिलाइजेशन 75.6 प्रतिशत है, जमालपुर-साहिबगज में चार्टर्ड लाइन कैपेसिटी 22 है, और यूटिलाइजेशन 72.7 प्रतिशत है और साहिबगज-बरहरवा में चार्टर्ड लाइन कैपेसिटी 22 है और यूटिलाइजेशन 69.1 प्रतिशत है।

प्र० जगदन्दी प्रसाद बाबब विलम्ब का हिसाब नहीं दिया गया है। इस लाइन में अगर कैपेसिटी है तो गाड़ियों में विलम्ब क्यों होता है ?

प्र० मधु शंभते : वह स्टैटिस्टिक की जानकारी का ख्याल नहीं है। मैं बता रहा हूँ कि कहां कितनी कितनी है और उसका कितना इस्तेमाल किया जा रहा है। इ में पर भी मैंने माननीय सचिव को यह जानकारी दी है कि यह संकत है, यह झाकडे बनत हैं,

लेकिन जब यातायात का सर्वेक्षण हो रहा है तो उसकी जो रिपोर्ट आपके और वहाँ के अधिकारियों के सामने आपके जाने का भी अधिकार होगा। आप बता दें कि झाकडो की जगलरी है या नहीं। इसके बाद जो प्रतिम रिपोर्ट हमारे सामने आएगी तो उसके बारे में हम कार्यवाही करेंगे।

प्र० राजेश सिंह . मैं भी उसी क्षेत्र से आता हूँ, मैं बताना चाहता हूँ कि मुजफ्फरपुर-हाबडा पैसेन्जर ट्रेन एमर्जेन्सी खत्म होने के बाद एक दिन भी समय पर नहीं आई है। यह बड़े दुःख की बात है। माननीय सचिव ने जमालपुर वर्कशाप की बात कही है। वहा से जमालपुर-कजरा, जमालपुर-मुल्तानगज और जमालपुर-मुँवर, ये तीन वर्कमैन ट्रेन, जिन्हें कुली ट्रेन कहते हैं, दो दो बार आती हैं। वे गाड़िया नहीं चलती हैं, क्योंकि उस से वर्कशाप को सास होता है। लेकिन उन के कारण सभी पैसेन्जर और एक्सप्रेस ट्रेन्स, जैसे तिनमुखिया, हैड थप रहती हैं। क्या एमर्जेन्सी के बाद मुजफ्फरपुर-हाबडा पैसेन्जर कभी भी निर्धारित समय पर आई है ? इस स्थिति में मैं यह जानना चाहता हूँ कि सुरक्षा के दृष्टिकोण को भी ध्यान में रखते हुए क्यूल-बरहरवा लाइन को यातायात सर्वेक्षण के बाद कितनी तीव्रता से डबल लाइन बनाया जाएगा। क्या मंत्री यहोबय वहा जा कर स्वयं देखने का कष्ट उठावेंगे कि इस समय कितनी तकलीफ होती है ?

प्र० मधु शंभते : जिन गाड़ियों का माननीय सचिव ने चिह्न किया है, अगर उन के ठीक समय पर जाने में विलम्ब होता है, तो हम जरूर उस की जांच करेंगे कि क्या कुछ दूसरे कारणों के विलम्ब होता है या सचिव के लाइन कैपेसिटी के कारण विलम्ब होता है। माननीय सचिव ने जो कुछ कहा है, अगर वह सही है, तो यथासंभव सर्वेक्षण

की रिपोर्ट मिलने पर हम जरूर उस के आधार पर आवश्यक कार्यवाही करेंगे, यह आश्वासन मैं देता हूँ।

श्री धर्मवीर वशिष्ठ : यह यातायात सर्वेक्षण अनुमानतः कब तक पूरा हो जायेगा ?

प्र० मधु बंडवते : हमारा अनुभव है कि ग्राम तौर पर एक या दो साल में सरवे पूरा हो जाता है। माननीय सदस्यों ने कहा कि यह बहुत जरूरी सवाल है। इसलिए हम जरूरी आदेश दे देंगे कि सरवे का काम जितनी जल्दी हो सकता है, पूरा किया जाये। उस के बाद हम उस की रिपोर्ट माननीय सदस्यों को दे देंगे।

कोरबा में स्थापित किया जाने वाला उर्वरक कारखाना

225. डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय : क्या पेट्रोलियम तथा रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोरबा में स्थापित किये जाने वाले उर्वरक कारखाने की वर्तमान स्थिति क्या है ?

(ख) इस बारे में अब तक क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) उक्त कारखाना कब तक स्थापित हो जाना था और विलम्ब के कारण क्या हैं ?

THE MINISTER OF LAW, JUSTICE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI SHANTI BHUSHAN): (a) to (c). The Korba fertilizer project was approved for implementation in June 1974 and was scheduled to have been completed in 1978. Some preliminary civil construction works were completed and orders for long delivery of items and equipment were also placed. However, the implementation of the pro-

ject was slowed down, following the decision that the further implementation of the project as well as setting up additional capacity based on coal as feedstock should be considered only after experience is available of the operation of the two coal based plants under implementation at Talcher and Ramagundam.

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय : क्या यह सही है कि कोयले पर आधारित इस फर्टिलाइजर प्लांट का शिलान्यास भूतपूर्व प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी, द्वारा 15 अप्रैल, 1973 को किया गया था, और यह कोयले पर आधारित सब से पहले प्रारम्भ होने वाला फर्टिलाइजर प्लांट था; यदि हाँ, तो उस की प्राथमिकता को खत्म कर के बाद में प्रारम्भ होने वाले तालचर और रामागुंडम प्लांट्स को पहले क्यों शुरू कर दिया गया और कोरबा के प्लांट के काम को क्यों रोक दिया गया ? क्या यह भी सही है कि उससे मध्य प्रदेश के विकास पर विपरीत असर पड़ा है।

SHRI SHANTI BHUSHAN: In 1969 a decision was taken in respect of three coal based fertiliser projects including Korba. But in 1973, as the hon. Member is aware, on account of oil price hike all the costs had gone up. Now in the Fifth Five Year Plan starting from 1st of April 1974 to 31st of March 1979, provision has been made for Rs. 1065 crores in respect of fertiliser plants. But as a result of this price hike there had to be alteration in the Fifth Five Year Plan and even though this allocation viz., provision in respect of fertiliser plants, was increased from Rs. 1065 crores to Rs. 1488 crores, still, the number of new fertiliser plants had to be reduced from five to three. Now in Korba although this was a coal based technology, in the meantime, gas has been found in Bombay High and it was found that fertiliser plants based on plant technology were certain. So far as coal technology was concerned, it was still to be proven and therefore, it was decided that so far as Korba